uzupełn. do 417112 II Rés.

INSUREKCJA

LUTY 1942 R. ZESZYT 2 (14)

Nie ma takiej klęski
któraby się była na... zwycięstwa.

SPRAWA WŁOŚCIAŃSKA

Najbliższe lata, a może najbliższe miesiące postawią przed nami jako jedno z najaktualniejszych zagadnień sprawę włościańską. Musimy więc zdawać sobie sprawę z jej wagi i jej perspektyw historycznych.

W dziejach państwa i narodu polskiego możemy obserwować harmonijną zbieżność między zagadnieniem władania ziemią, a obroną państwa. W późnym średniowieczu ustaliła się zasada, że jedynie posiadający ziemię rycerz jest obowiązany do obrony kraju. Na mocy statutu warckiego z r. 1423 szlachta zaczyna skupować sołectwa we wsiach i w ten sposób uzyskuje prawo wymiaru sądownictwa patrymonialnego w stosunku do włościan, a także spełnia odtąd za sołtysów obowiązek służby wojskowej. Od wieku XV do XVIII ustala się w Polsce trojakiego rodzaju zależność włościan od szlachty: s ą d o w n i c z a, w której szlachcic jest panem życia i śmierci nad swymi poddanymi, p a ń s z c z y z n a, oraz p o d d a ń s t w o, wyrażające się w uzyskiwaniu przez szlachtę szeregu ustaw przeciw zbiegostwu włościan. Szlachcic w coraz silniejszym stopniu opanowuje władanie całą ziemią, on też broni kraju. W ciągu XVIII w. wobec rozrostu gospodarki folwarcznej zmniejsza się ilość gospodarstw kmiecych (zależnych od szlachty), a powstają coraz liczniejsze rzesze małorolnej i bezrolnej służby folwarcznej. Tylko nieliczne ośrodki w Polsce, jak Kurpie i Podhale, zachowały wolne osady kmiece, one też odgrywały rolę polityczną w latach walk z najeźdźcą w okresie „potopu szwedzkiego".

Wiek XVIII przyniósł w poglądach na sprawę rolną i włościańską zasadnicze zmiany. Działające pod wpływami zachodu „Stronnictwo Patriotyczne" na sejmie 4-ro letnim przygotowało plan reform społecznych. Na nieszczęście w obawie przed zrażeniem

1287

sobie całej szlachty w Konstytucji 3 Maja 1791 r. nie zdob... ulżenia doli włościan prawie nic. Uznanie bowiem włościan... rolniczy, z pod którego ręki płynie najobfitsze bogactw kraj... źródło" było tylko szlachetnym frazesem, tak jak frazesem było „wzięcie włościan pod opiekę rządu". Jedyną względnie konkretną zdobyczą było umocnienie na stałe wszystkich dobrowolnych nadań i ustępstw na rzecz włościan, uczynionych przez jednostki. Nikłość tych postanowień tymbardziej nas uderzy, gdy uświadomimy sobie, że dzieje się to równolegle z wydarzeniami rewolucyjnymi we Francji, gdzie już o 2 lata wcześniej, 4 sierpnia 1789 r. zniesione zostały wszystkie ciężary feudalne, a włościanie zrównani w prawach ze wszystkimi stanami. Tę nierównomierność wydarzeń może najsilniej odczuł pierwszy dyktator dziejów Polski Tadeusz Kościuszko. Uniwersał Połaniecki z dn. 7.V.1794 r. przyniósł włościanom polskim pierwsze konkretne korzyści. Nie znosił on coprawda jeszcze poddaństwa, ale zmniejszał pańszczyznę ... lub 2 dni w tygodniu na czas wojny, darowywał ją zupełnie ... nikom-rekrutom, ustanawiał dozorców, dopilnowujących spraw włościańskich. Smutny przebieg i tragiczny koniec powstania uniemożliwił realizację uniwersału na ziemiach polskich.

Upadek Państwa Polskiego i wcielenie jego w 3 obce organizmy zahamowały własną, samodzielną myśl o reformie włościańskiej. Zaborcy prowadzili politykę włościańską do tej pory conajmniej tak samo konserwatywną jak Polska, a nawet na terenie Rosji wyrażającą się w o wiele pierwotniejszych formach niewoli osobistej. Były jednak już wtedy w Europie kraje, które sprawę rolną i włościańską miały już dawno załatwioną, Anglia uwolnienie i uwłaszczenie włościan przeprowadziła już w XIV w., tylko na terenie Irlandii sprawa była skomplikowana i nierozwiązana. Francja, jak wiemy, rozstrzygnęła ją radykalnie, ale skąpawszy się w morzu krwi w walkach domowych.

Polska myśl irredentystyczna od tej pory łączyła sprawę reformy włościańskiej z ideą walki o niepodległość. Wzorem dla Polaków stała się Francja. Z rąk cesarza Francuzów, Napoleona, kraj otrzymał zniesienie poddaństwa na mocy artykułu IV Konstytucji Księstwa Warszawskiego, brzmiącego „z n o s i s i ę n i e w o l a". Jednocześnie pod wpływem „niebezpiecznej" propagandy francuskiej i Prusy wkroczyły na drogę reform, znosząc u siebie poddaństwo, a więc zarządzeniu temu podległy i te ziemie polskie, które jeszcze do Prus należały. Mimo, że według postanowień konstytucji Księstwa Warszawskiego włościanie uzyskali część praw politycznych i obywatelskich (udział w wyborach), to jednak dola ich materialna nietylko się nie poprawiła, ale nawet pogorszyła w związku z kryzysem gospodarczym, jaki przeżywało Księstwo. Zniesienie poddaństwa nie pociągnęło za sobą zniesienia pańszczyzny, jak mówiono „kajdany ich zdjęte zostały z nóg razem z buta-

n...", bo choć każdy włościanin był wolny i mógł wędrować do miasta, ale tam nie miał z czego żyć, nie został też uwłaszczonym, ziemia została własnością pana.

Sprawę uwłaszczenia włościan w Polsce rozstrzygnęła najpierw maleńka Rzeczpospolita Krakowska, która w 1818 r. na swoim terenie przeprowadziła jego realizację. W 1823 r. przeprowadził zniesienie pańszczyzny i uwłaszczenie rząd pruski, przy czym powinności pańszczyźniane i renty za grunt mieli włościanie spłacić w długoterminowej pożyczce lub częścią otrzymanego gruntu, a szlachta została spłacona przez rząd pruski w szybszych terminie i na korzystniejszych warunkach. W okresie przed powstaniem listopadowym na terenie Królestwa Polskiego nie ruszono sprawy włościańskiej, dopiero w czasie powstania grupa radykalnych patriotów z Mochnackim i Szanieckim na czele domagać się zaczęła uwłaszczenia włościan, starania ich były jednak całkowicie bezskuteczne. Po powstaniu listopadowym w czasie Wielkiej Emigracji Towarzystwo Demokratyczne uznało za jedną z zasadniczych przyczyn upadku powstania nieporuszenie mas włościańskich i nieprzeprowadzenie reformy uwłaszczeniowej. Jako podstawowe sformułowanie programu społeczno-politycznego w tej dziedzinie powstał w 1836 r. „Manifest Towarzystwa Demokratycznego". Dokument ten stał się punktem wyjścia dla wszystkich poczynań demokratycznych polskich w XIX w., powoływały się nań potem przy powstawaniu i Narodowa Demokracja i Polska Partia Socjalistyczna i wreszcie Stronnictwo Ludowe. Od „wiosny ludów" 1848 r. do wojny światowej rozbrzmiewało więc hasło demokratyczne w akcjach niepodległościowych „wolność Polski z ludem i przez lud". Emisarjusze Towarzystwa Demokratycznego pod hasłem tym organizowali spiski na terenie całej Polski i oni doprowadzili do wybuchu powstania w Krakowie w 1846 r., powstania tragicznie zakończonego rzezią galicyjską. W zaborze austryjackim dopiero era „wiosny ludów" przyniosła włościanom uwłaszczenie, daremnie jednak próbował to załatwić we własnym zakresie sejm galicyjski; cesarz mocą reskryptu z 17.IV.1848 r., przeprowadził uwłaszczenie w całej monarchii, nadając włościanom polskim ziemię zadarmo, jakby w nagrodę za rzeź galicyjską, udaremniając powstanie. W połowie więc wieku XIX dwa już zabory: pruski i austryjacki miały uregulowaną sprawę włościańską. W zaborze rosyjskim sprawa ta stała się aktualna w chwili wybuchu powstania styczniowego. „Manifest" powstańczy z 22.I.1863 r. stanął na gruncie „Manifestu Towarzystwa Demokratycznego", ogłaszając uwłaszczenie włościan na terenie tego zaboru. Plan ten jednak zawiódł na całej linii: ani rząd powstańczy nie był tak silny, aby ustawę zrealizować, ani włościanie jako masa nie wzięli udziału w walce. Tymczasem rząd rosyjski przystąpił do załatwiania sprawy włościańskiej: ziemie zabrane, Litwa i Ruś, otrzymały już w

latach 1861—63 zniesienie poddaństwa i pańszczyzny. Ukaz cara z 2.III.1864 r. przeprowadzał uwłaszczenie włościan i w Królestwie Polskim i na ziemiach zabranych. Nadawał on włościanom ziemię na pewnych określonych warunkach, zwalniał ich z pańszczyzny, a szlachtę wynagradzał ze skarbu państwa przy pomocy t.zw. „list likwidacyjnych". Ziemie szlacheckie obciążono szeregiem serwitutów na rzecz włościan korzystanie z łąk, lasów, pastwisk i tp. Wszystko to stwarzało obciążenia niesłychanie skomplikowane i wzmacniające ciągle niechęci między dworem i wsią, analogicznie do stosunków w zaborze austryjackim. Tylko w zaborze pruskim, naskutek wczesnego załatwienia sprawy uwłaszczeniowej, stosunki między ziemianami a włościaństwem były poprawne.

Przed wojną światową i odzyskaniem niepodległości załatwiono więc na ziemiach polskich sprawę rolną i włościańską etapami, znosząc poddaństwo w latach 18.. i 1861 i przeprowadzając uwłaszczenie w latach 1818, 1823, 1848, 1864. Pozostawało jeszcze jednak wiele rzeczy niezałatwionych: sprawy serwitutów, komasacji gruntów i co najważniejsze parcelacji, to jest równomierniejszego podziału gruntów, kasowania wielkiej własności na rzecz małorolnych i bezrolnych. Sprawa reformy agrarnej, w tem ostatnim ujęciu, zmartwychwstająca w dziejach ludzkości co czas jakiś od starożytności, dojrzała w nowej formie na ziemiach polskich od połowy XIX w. W związku z przyrostem zaludnienia, oraz tendencyjną polityką gospodarczą zarówno zaborców jak wielkich obszarników, rosła systematyczna nędza wsi polskiej. W niektórych ośrodkach jak Podkarpacie, a także w niektórych okresach (1880—90) kryzys wsi przyjmował katastrofalne rozmiary i był przyczyną masowej emigracji chłopów polskich do obu Ameryk. Na miejsce chłopa polskiego wciskał się uprzywilejowany przez ustawy lub uposażenie materialne kolonista niemiecki. Tylko rozparcelowanie wielkiej własności, majoratów i latyfundiów, źle lub egoistycznie po magnacku zagospodarowanych, jeżeli nie zapobiegałoby głodowi ziemi, to mogłoby ułatwić zaspakajanie go. Już przed wojną światową sprawa była dojrzała i o nią walczyć postanowiły stronnictwa demokratyczne: ludowe i socjalistyczne.

Po odzyskaniu niepodległości jeszcze w okresie wojny bolszewickiej, sejm polski uchwalił ustawę o reformie rolnej w lipcu 1919 r., potwierdzając ją w rok potem, a zmieniając cokolwiek jej brzmienie uchwałą z r. 1925. Ustawa nakazywała w pewnych wypadkach przymusową, a w pewnych zezwalała na dobrowolną parcelację za wynagrodzeniem, ograniczając ilość posiadanej ziemi (od 60 ha do 300 ha) w zależności od lokalnych warunków. W latach 1919—22 dokonywać zaczęto realizowania ustawy, potem rosła reakcja przeciw niej i zdołano ją nietylko zahamować, ale przez odpowiednią interpretację i system wykonania stwarzać z niej fikcję. Przyczyniała się do tego akcja ziemiaństwa, zagrożonego w

swym stanie posiadania i uznająca naturalny proces gospodarczy, przygotowony przez wieki, za „propagandę komunistyczną", przyczyniły się także i rządy wielu konserwatywnych ministrów rolnictwa, z talentem wyszukującym wszelkie trudności techniczne przy realizacji ustawy. Zaledwie niektórzy ministrowie byli szczerymi zwolennikami szybkiego zrealizowania ustawy, a wtedy poczynania ich były ośmieszane i ostro zwalczane w opinii społecznej (t.zw. „poniatówki"). Wojna 1939 r. zastała tą bolesną sprawę całkowicie niezałatwioną, wieś burząca się i gwałtownie domagająca się reformy, a po rozczarowaniach z ostatnich lat dwudziestu— reformy w radykalniejszych i bardziej zdecydowanych formach: konfiskaty wielkiej własności bez odszkodowania. Zresztą sprawa reformy rolnej przestała już być hasłem agitacyjnym i przedmiotem rozgrywki, stała się k o n i e c z n o ś c i ą, warunkującą egzystencję państwa, w związku z narastaniem nastrojów radykalnych młodej wsi, dojrzewającej do działania społecznego po zdobytym przez nią wykształceniu i przygotowaniu się do życia. Wydarzenia z lat 1939—42 tak tragicznie unaoczniające znikomość praw posiadania i tak głęboko wstrząsająca sumieniem społecznym i patriotycznym Polaków ułatwić muszą załatwienie ostateczne reformy rolnej, być może w nowym, bardziej radykalnym sformułowaniu. Jest to zresztą konieczność dziejowa, dalszy ciąg procesu społecznego, na który patrzymy od zarania Polski: ziemia, która początkowo była przede wszystkim własnością wolnych kmieciów, drogą nadań i nagród za indywidualne męstwo dostawała się jednostkom, potym otrzymywały władzę nad nią masy szlacheckie przez zdobywane przywileje stanowe. Dziś, kiedy znikły stany a obowiązek krwi rozciągnął się na całe społeczeństwo — ziemia wrócić musi w ręce tych, którzy na niej bezpośrednio pracują, którzy w stosunku do ojczyzny też spełniają obowiązek wskazany przez Kościuszkę, a umieszczony przez niego, jako hasło, na sztandarach kosynierów: ż y w i ą i b r o n i ą!

TAKTYKA — DZIAŁANIA OPERACYJNE — STRATEGIA

Powyższe trzy określenia są b. często błędnie używane, bez zrozumienia ich znaczenia.

Stanowią one trzy gałęzie sztuki wojennej. Najstarszą jest taktyka. Już w starożytności istotą jej była umiejętność szykowania wojska do walki i kierowania nią, oraz używania w boju różnych środków. Z biegiem czasu, w miarę rozwoju środków walki, różniczkowania się wojska i ich wzrostu liczebnego, taktyka komplikowała się i różniczkowała. Dziś każda broń ma swoją taktykę tj. swój sposób toczenia walki: istnieje taktyka piechoty, kawalerii, artylerii lotnictwa, broni pancernej, mówimy o taktycznym użyciu k.m., saperów czy wojsk łączności. Istnieje wreszcie „taktyka bro-

ni połączonych" tj. zasady współdziałania w walce różnych broni i umiejętność zgrywania ich w boju. W zakresie taktyki broni połączonych wchodzi więc cały zespół zabiegów, zmierzających do złamania oporu npla na pewnym kierunku lub do utrzymania pewnej części terenu mimo natarć npla.

Przed 1939 r. w głównych wojskach europejskich najwyższym taktycznym dowództwem był k o r p u s, t.zn., że dowódcy korpusu przypadało w udziale organizowanie boju broni połączonych. Coprawda rzeczywistość wojenna nie znosi tak ścisłych rozgraniczeń. Już w wojnie poprzedniej, w masowych wielkich natarciach na ciągłe, umocnione pozycje, rolę tę już wielokrotnie spełniali dowódcy armii. Używane szeroko w obecnej wojnie popieranie natarć piechoty i czołgów działaniem lotnictwa bombowego i zrzucaniem spadochroniarzy także na bliskich tyłach npla, przesuwa znów ciężar taktycznego kierownictwa boju w dniach jego największego natężenia na tego dowódcę, który tymi broniami rozporządza, tj. na dowódcę armii W Polsce najwyższym taktycznym dowództwem była d y w i z j a p i e c h o t y (B.K.). Głosy domagające się utworzenia już w czasie pokoju sztabów wyższych nie znajdowały uznania. To też w tej wojnie dał się odczuwać brak sztabów zaprawionych do organizowania wspólnego boju kilku dywizji i dyspozycyjnych jednostek innych broni.

Na taktykę rozstrzygający wpływ wywiera postęp techniczny broni i sprzętu. Wprost rewolucję w niej wywołały takie fakty, jak wynalezienie prochu, wprowadzenie karabina odtylcowego, nagwintowanie lufy, pojawienie się karabinu maszynowego i czołga. Napoleon wyraził się, że taktyka zmienia się co 10 lat. Tempo przemian taktycznych jest coraz szybsze Kto nie śledzi ich stale— zostaje w tyle, a zjawiskami wojennymi jest zaskoczony.

Już w starożytności od taktyki — umiejętności prowadzenia walki — oddzieliła się s t r a t e g i a, sztuka przygotowania i prowadzenia wojny. W zakres jej wchodziło zarówno nagromadzenie wojennych zapasów i rozmieszczenie ich, zorganizowanie wojska i uzbrojenie go, zapewnienie sobie sprzymierzeńców i spowodowanie niepokoju w kraju wroga, jak i takie pokierowanie ruchami wojska po wybuchu wojny, by w chwili rozstrzygającej walki znalazło się ono w lepszym położeniu, niż nieprzyjaciel. Dziś zakres działania strategii rozszerzył się jeszcze. Już przed wojną musi ona wywierać swój wpływ na politykę zagraniczną (sojusze), gospodarczą (inwestycje, surowce, przemysł, handel, rolnictwo) a w toku wojny nadaje zasadniczy charakter i kierunek operacjom wojennym: wskazuje kolejność pobicia różnych przeciwników lub opanowania różnych obszarów (względy gospodarcze), zastosowanie blokady czy użycia brutalnej siły, troszczy się o źródła zasobów i drogi dowozu. Do środków działania strategii zaliczyć trzeba propagandę lub planowe niszczenie źródeł siły nieprzyjaciela,

zmniejszające jego zdolność do drugiej wojny (bombardowanie przemysłu, niszczenie zbiorów).

Aż do XIX w. na działania wojenne składały się posunięcia strategiczne, mające na celu doprowadzenie jak najwięcej wojsk do rozstrzygającej bitwy oraz takie taktyczne użycie ich, by w bitwie zniszczyć siły npla. Ilość wyprowadzanych w pole wojsk była tak niewielka, a ich szyki bojowe tak zwarte, że naczelny wódz mógł gołym okiem objąć całość swych sił i pokierować osobiście ich bojem. Z chwilą więc, gdy wojska obu stron stanęły naprzeciw siebie, by stoczyć bitwę, strateg zamieniał w taktyka: wódz ustawiał swoje wojsko tak, aby złamać szyki npla *natarciem czołowym*, bądź go *oskrzydlić*, bądź *obejść* częścią sił i otoczyć (zasadnicze rodzaje manewru zaczepnego). Jeżeli nie czuł się na siłach do natarcia, to przyjmował początkowo ugrupowanie *obronne* i przygotowywał *przeciwnatarcia*.

W XIX w. wojska rozrosły się liczebnie, nastąpił duży postęp uzbrojenia, który spowodował rozluźnienie szyków i znaczne zwiększenie frontów bojowych. Już Napoleon prowadzi swe liczne wojska szerokim frontem, dzieląc je na korpusy, ale jeszcze zawsze stara się skupić je wszystkie *na jednym polu bitwy*, opanowanym przezeń obserwacją i sam osobiście kieruje walką. W drugiej połowie XIX w. staje się to już niemożliwe. W 1870 r. występują już wojska milionowe. Dzielą się one na armie i korpusy, działają na froncie kilkudziesięciu kilometrów i toczą równocześnie 2—3 odrębne bitwy. Naczelny wódz przestaje zajmować się taktyką, ogranicza się do stawiania armiom zadań i ogólnego kierowania ich ruchami. Zgromadzenie milionowej masy, planowe przesuwanie jej i zaopatrywanie, wreszcie wprowadzenie do bitwy wyradza się w odrębną gałęź sztuki wojennej nazwaną „działania operacyjne". Właściwym jej twórcą i pierwszym teoretykiem jest marsz. Moltke (starszy).

Wreszcie wojna światowa przez swą długotrwałość i wszechstronność wciąga w grę wszystkie dziedziny życia narodu i państwa, przybiera charakter totalny. Jej kierownictwo w niektórych państwach przechodzi w ręce cywilnych szefów władzy wykonawczej, których pomocnikami, doradcami i rzeczoznawcami stają się naczelni wodzowie, kierujący zarazem najważniejszą, rozstrzygającą dziedziną wojny — *operacjami*. W obecnej wojnie to zjawisko występuje jeszcze wyraźniej i dzisiejszy stan zagadnienia „strategia — operacja — taktyka" wygląda następująco:

1. szefowie rządów uprawiają strategię — kierują wojną, przy tym w ramach każdej koalicji dokonuje się między nimi uzgodnienie planów i decyzji (niewątpliwie rozstrzyga głos tego, który reprezentuje państwo, dające największy wkład w sumę wysiłku wojennego).

2. naczelni wodzowie (całości sił zbrojnych, bądź też wojska lądowego, marynarki, lotnictwa, wzg. wodzowie na poszczególnych teatrach wojny) oraz dowódcy grup armii kierują operacjami, prowadzącymi do stoczenia bitwy.

3. czasem dowódcy armii a z reguły niżsi kierują walką, ich praca ma charakter taktyczny.

Na tle powyższych rozważań wyraźnie występuje groteskowość takich dyletanckich powiedzeń, jak: „wojsko obsadziło strategiczne punkty w mieście“ (działanie czysto taktyczne), albo „Niemcy zastosowali taktykę klinów otaczających całe armie“ (manewr operacyjny).

Przechodząc do naszej polskiej rzeczywistości możemy powiedzieć:

1. Premier i Naczelny Wódz bierze udział w strategicznym kierownictwie obecną wojną przez akty polityczne (np. pakt polsko-rosyjski), organizowanie i podtrzymanie niekorzystnego dla Niemców ducha oporu w zajętej Polsce, oraz przez przygotowanie zmobilizowania i ponownego rzucenia do walki całej i sił Narodu. Narady szefów rządów sprzymierzonych ustalą, kiedy będzie to możliwe i celowe. W zakresie przygotowania mobilizacji sił narodowych głównymi pomocnikami premiera są organa rządowe i wojskowe w kraju. Jest bardzo możliwe, że u schyłku tej wojny polski Wódz Naczelny wystąpi jeszcze w roli samodzielnego stratega, kierującego wysiłkiem całego narodu w ostatecznej walce o przyszłe granice.

2. W chwili obecnej żaden polski dowódca nie prowadzi operacji. Gen. Kopański ze swą brygadą wykonuje zadania taktyczne, wyznaczone mu przez operacyjne dowództwo brytyjskie.

3. My tu w kraju możemy tylko przygotować walkę pod względem taktycznym. Nieliczni z pośród nas kładą podwaliny pod przyszłe operacyjne decyzje polskich dowódców armii i strategiczne decyzje Naczelnego Wodza.

DZIAŁANIA LOTNICZE W WARUNKACH ZIMOWYCH

W naszych warunkach klimatycznych zima pociąga za sobą nieuchronnie osłabienie działań wojennych wogóle, a w lotnictwie w szczególe. Sprzęt techniczny jest wciąż jeszcze bardziej wrażliwy na warunki atmosferyczne, niż organizm człowieka. Przyczyn zmniejszenia się działalności lotnictwa jest kilka.

Duże śniegi pokrywające lotniska przez czas dłuższy zmuszają do zmiany podwozia samolotów. Koła podwozia muszą być zastąpione płozami. Jest to rodzaj wielkich nart zakładanych w miejsce kół. Zmiana ta jest oczywiście tylko wtedy możliwa o ile była uwzględniona konstrukcyjnie przy fabrykacji danego typu samolotu. Start na płozach pociąga za sobą zmniejszenie obciążenia

(benzyna lub bomby). Lądowanie na płozach wymaga pewnej wprawy od pilotów, a częsta zmiana płóz na koła i odwrotnie może przyczynić się do zwiększenia ilości uszkodzeń samolotów przy lądowaniu. Zawieje i śnieżyce mogą w ciągu kilku godzin spowodować nawianie na lotniskach takich zasp, że start samolotów, zwłaszcza ciężkich, nawet na płozach będzie wogóle niemożliwy. Oczyszczenie takiego lotniska czy przekopanie zasp jest rzeczą bardzo uciążliwą i wymaga dużej ilości sił roboczych. Można się liczyć z tym, że taka „zawiana" jednostka lotnicza będzie mogła startować dopiero po upływie około 2 dni po ustaniu zamieci.

Przy niektórych konstrukcjach samolotów, jak np. samoloty z chowanym podwoziem, płozy nie mogą być wogóle stosowane.

Głęboki śnieg zmniejsza także szybkość wychodzenia samolotu na start, utrudnia obsługę samolotu, jednym słowem zmniejsza w znacznym stopniu pogotowie startowe, co w niektórych działaniach ma szczególnie doniosłe znaczenie.

Niemieckie lotnictwo nie stosuje zdaje się zmiany kół na płozy. Przynajmniej dotychczas w opisach, reportażach i fotografiach ilustrujących pracę zimową eskadr niem. na wschodzie, nie spotkano się z żadną wzmianką na ten temat. Stwierdza się tylko, że trudności startowe są do pokonania przy pomocy odpowiednio wielkiej i wyszkolonej obsługi lotniska, oraz specjalnych maszyn technicznych. Natomiast znacznie większe trudności nasuwają sprawy oblodzenia samolotów i ogrzewania kabin.

Silne a nawet średnie mrozy oddziaływują na pracę silnika lotniczego zwłaszcza w początkowej fazie jego pracy. Jak wiadomo istnieją silniki dwu rodzajów, mianowicie: chłodzone cieczą i chłodzone powietrzem.

Każdy z tych dwóch rodzai silników inaczej reaguje na warunki zimowe. Lotnictwo wojskowe dla różnych przyczyn posługuje się do dziś obydwoma rodzajami silników, chociaż w ostatnich czasach silnik chłodzony powietrzem ma zastosowanie znacznie szersze. Rozpatrujmy kolejno oba systemy silników oraz ich reakcję na warunki zimowe.

Chłodzenie cieczą polega na tym, że rozgrzewające się części silnika (np. cylindry) są otaczane t.zw. „koszulkami" zawierającymi ciecz. Cieczy tej nadaje się za pomocą pompy ruch obiegowy, a w pewnym miejscu przepuszcza się ją przez chłodnicę dla oziębienia jej samej. Ciecz w chłodnicy oziębia się przy pomocy pędu powietrza. Tak samo ochładza się smary obiegające silnik.

Chłodzenie powietrzem polega na tym, że pęd powietrza wykorzystuje się do bezpośredniego ochłodzenia rozgrzewających się części silnika. Części te są inaczej ustawione tak, aby stykały się z powietrzem, a płaszczyzny zewnętrzne tych części są jak największe. Osiąga się to przez stosowanie powierzchni żeberkowatej i tp.

Przy systemie chłodzenia cieczą podczas silnych, a nawet i mniejszych mrozach (zależnie od cieczy) ciecz ta po locie musi być z silnika usunięta, a przed nowym lotem nalana w stanie podgrzanym. To samo dotyczy smarów obiegających silnik. Można sobie z łatwością wyobrazić stratę czasu i kłopotliwość tych czynności przy silnym mrozie. Natomiast po nalaniu podgrzanej cieczy i smarów ostudzony poprzednio silnik szybko się ogrzewa i przy rozpoczęciu pracy już po upływie paru minut daje swą maksymalną wydajność.

Przy systemie chłodzenia powietrzem nie ma tych dodatkowych czynności (podgrzewanie i nalewanie), natomiast uruchomiony silnik rozgrzewa się b. powoli i osiąga swą maksymalną wydajność dopiero po upływie 15—30 minut. Trzeba pamiętać, że start przed osiągnięciem maksymalnej wydajności silnika, zwłaszcza dla obciążonych bombowców, zawsze grozi katastrofą.

Widzimy więc, że przy obu rodzajach silników mróz powoduje znaczne opóźnienie startu samolotów od chwili rozpoczęcia przygotowań do lotu. Ma to szczególne znaczenie dla lotnictwa obronnego (myśliwskiego i pościgowego), gdyż zasadą jego działania jest jak najszybszy start. Podczas nazbyt silnych mrozów w ciągłym pogotowiu startowym można utrzymać jedynie niewielką ilość samolotów, kosztem dużego wysiłku obsługi. Można mianowicie utrzymać silnik w stanie nagrzanym, bądź przez zapuszczanie go na parę minut w pewnych odstępach czasu (15—30 min.), bądź przez, stosowane w lotnictwie niem., podgrzewanie motoru ciepłym powietrzem, doprowadzonym ze specjalnego zbiornika za pomocą wężów pod osłonę (maskę) motoru.

Mróz oddziaływuje także ujemnie na pracę załogi w powietrzu. Oczywiście nowoczesna technika budowy samolotów przeciwstawia się temu (zakryte kabiny, ogrzewanie wodne lub elektryczne i tp.), ale nie we wszystkich typach samolotów dało się to rozwiązać.

Dalszą przyczyną powodującą ograniczenie działań lotnictwa w zimie jest t.zw. oblodzenie samolotu. Zjawisko to, które spowodowało tak wiele katastrof w lotnictwie komunikacyjnym, było przedmiotem najbardziej usilnych badań na kilka lat przed wojną. Zjawisko oblodzenia zostało całkowicie wyjaśnione. Występuje ono w kilku wypadkach, a mianowicie:

1) jeśli samolot przelatuje przez chmury o temperaturze ujemnej, wtedy skroplona woda przy zetknięciu się z płaszczyznami samolotu przymarza do nich. Po utworzeniu się warstewki lodu na skrzydłach i innych częściach samolotu, dalsze krople jeszcze szybciej przymarzają, powodując w rezultacie przeciążenie samolotu lub utratę jego właściwości balistycznych, wskutek zniekształcenia płaszczyzn.

2) To samo zjawisko występuje jeśli samolot przelatuje przez strefę deszczu o temperaturze ujemnej. Deszcz taki przy zetknięciu z jakąkolwiek płaszczyzną przymarza do niej.

3) Jeśli samolot po wyjściu ze strefy powietrza o temperaturze ujemnej wchodzi w strefę chmur lub deszczu o temperaturze dodatniej krople w zetknięciu się z oziębionymi płaszczyznami samolotu ochładzają się i przymarzają. Takie zjawisko zachodzi najczęściej przy schodzeniu samolotu z dużych wysokości wdół. W wyniku oblodzenia samolot zmuszony jest najczęściej do przymusowego lądowania, a jeśli nie ma dobrego terenu jest narażony na rozbicie się.

Jak widzimy zjawisko oblodzenia występuje niekoniecznie przy silnych mrozach. Najbardziej odpowiednie ku temu warunki stwarza właśnie ścieranie się mas powietrza o dużej wilgotności i różnych temperaturach w okolicy od 0 do — 6 st. C. Obecna nasza zima charakteryzuje się właśnie taką zmiennością temperatur.

Jest rzeczą zrozumiałą, że po zbadaniu zjawiska oblodzenia technika budowy samolotów zaczęła się temu przeciwstawić.

Istniały już przed wojną różne urządzenia ochronne na przednich krawędziach skrzydeł i stateczników, nie pozwalające na oblodzenie. Doświadczenia nad budową tych urządzeń szły w 3-ech kierunkach, mianowicie: przyrządów mechanicznych, termicznych i chemicznych. Nie ulega wątpliwości, że część obecnych samolotów wojskowych posiada takie urządzenia, jednak napewno nie wszystkie, gdyż komplikują one znacznie budowę samolotów.

Stąd wniosek, że oblodzenie może się też przyczynić do komplikacji w locie unikania chmur, wyboru innej drogi lotu i tp. a w rezultacie do osłabienia działań lotnictwa.

Istniejące przyrządy ochronne komplikują także czynności pilota podczas lotu, a trzeba pamiętać, że czynności tych w nowoczesnym samolocie i bez tego jest b. dużo. Każdy przyrost szybkości samolotu, każde zwiększenie obciążenia użytecznego i tp. jest okupione nowym urządzeniem konstrukcyjnym, które niezawsze jest samoczynne. Przysparza więc pilotowi nowe czynności, o których trzeba pamiętać w czasie lotu.

Okazanie pomocy samolotom przymusowo lądującym zimą jest także o wiele bardziej złożone, niż latem. Składają się na to trudności dojazdowe, trudności wzlotu w zaśnieżonym terenie i wreszcie doprowadzenie samolotu do gotowości bojowej w szczerym polu podczas mrozu lub śniegu. Można więc śmiało twierdzić, że samolot lądujący przymusowo, który latem może już być uruchomiony w ciągu kilku godzin (często przez samą załogę) — w zimie będzie pozostawać poza lotniskiem z reguły kilka dni.

Kończąc temat trzeba uwypuklić istnienie całej grupy najprostszych zjawisk, utrudniających aeronawigację w zimie. A więc zawieje śnieżne mogą wogóle uniemożliwić lot. Tak samo niski

pułap chmur przy całkowitym zachmurzeniu i przy grubej, jednolitej warstwie chmur (które najczęściej występują w zimie) mogą lot również uniemożliwić. Lot na całej przestrzeni w chmurach jest mimo postępu aeronawigacji (radiogoniometrii) nadal prawie niemożliwy dla zespołów wojskowych. Przebicie się przez warstwę chmur jest wtedy możliwe, jeśli grubość jej jest mniejsza, niż możliwości wznoszenia się samolotu. Np. niektóre samoloty bombowe, nawet najbardziej nowoczesne, z pełnym obciążeniem nie wznoszą się wyżej niż 5000—6000 mtr., a górna granica chmur może być wyższa.

Lot pod chmurami i przebijanie się przez warstwę chmur przy chodzeniu wdół jest również b. niebezpieczny przy niskim pułapie chmur, szczególniej w połączeniu z pokrywą śnieżną ziemi. Mgła nawet niewielka w połączeniu z białą pokrywą śnieżną jest także dość często przyczyną uszkodzenia lub rozbicia się samolotu.

Zjawisko mgły i całkowitego zachmurzenia w naszym zimowym okresie występuje trzy razy częściej niż w okresie letnim, dlatego jest on o wiele mniej korzystny dla działań lotnictwa.

Jeśli dodamy do tego jeszcze trudności w zaopatrzeniu lotnictwa, trudności komunikacyjne w zimie i ogólną mniejszą sprawność człowieka, obsługującego wszystkie urządzenia pomocnicze, to zrozumiemy dlaczego działania lotnicze nie mogą być w tym okresie nawet w części tak intensywne, jak w okresie letnim.

DYON OBSERWACYJNY NIEMIECKI A BATERIA POMIAROWA POLSKA

Dyon obserwacyjny niemiecki jest odpowiednikiem polskiej baterii pomiarowej. Zadania jednego i drugiego są analogiczne. Dyon niemiecki ma jednak większe środki do wykonywania zadań. Poszczególne człony dyonu mają odpowiedniki w naszej baterii, a więc: bateria pomiarowa niem. jest odpowiednikiem naszego plutonu topograficzno-ogniowego, bateria pomiarów dźwiękowych — naszego plutonu pomiarów dźwiękowych, dalej u nich bateria, u nas pluton pomiarów wzrokowych. Nie było tylko u nas w składzie baterii pomiarowej baterii balonowej i drukarni. Skład każdej z baterii niem. jest nieco większy, niż u nas plutonu.

Dyon obserwacyjny niem. ma każda dywizja piechoty, — ma więc zapewnione dobre funkcjonowanie S. W. A. — służby wywiadowczej artylerii — wykrywanie, dozorowanie artylerii nieprzyjaciela, — ma zawsze do dyspozycji jednostkę, która wstrzela własną artylerię do artylerii nieprzyjacielskiej, — zawsze szybko dostarczy podstawowe dane topograficzne, potrzebne artylerii dywizyjnej, poda jej dane meteorologiczne, dostarczy oddziałom potrzebną ilość planów.

W naszym wojsku dywizja piechoty miała pluton topograficzno-ogniowy. Miała więc zapewnione jedynie dostarczanie podstawowych danych topograficznych, możność wstrzeliwania metodą wysokich rozprysków — resztę zadań miała spełnić bateria pomiarowa, będąca na szczeblu armii lub grupy operacyjnej. Aczkolwiek bateria pomiarowa rozwijała się nieco szerzej, niż pas dywizji piechoty—to jednak w pełni wykorzystać pracę plutonu wzrokowego i dźwiękowego mogła tylko jedna dyw. piechoty, względnie artyleria wyższego szczebla, będąca w jej pasie, zwykle na głównym kierunku — reszta była pozbawiona tych danych. Jedynie w natarciu z pracy baterii mogła korzystać artyleria kilku dywizji.

Jeżeli chcemy mieć możność zwalczania artylerii nieprzyjacielskiej, jeżeli chcemy dobrze postawić S. W. A., to musimy dać baterię pomiarową każdej dywizji. Niemiecka dywizja posiada 5 dyonów artylerii, — to siła, która czy w obronie czy w natarciu niezwalczana, może nam silnie przeszkadzać.

W wojnie obecnej wysuwa się jeszcze silniej, niż poprzednio czynnik szybkości. Dane topograficzne są ważne, ale jeżeli są dostatecznie szybko dostarczone. Chcąc to osiągnąć trzeba dać plutonowi topograficznemu szybkie środki transportu. Analogicznie zależy nam na szybkim rozwinięciu i innych członów baterii — trzeba je zmotoryzować, jako minimum, należy zmotoryzować zwiady i pluton topograficzny, reszta została by przy trakcji konnej.

Rozpatrując niemiecką baterię pomiarową i nasz pluton topograficzno-ogniowy, wydaje się, że było bardzo racjonalne, że nasz pluton łączył zadania topograficzne ze strzelaniem wysokimi rozpryskami. Niemiecka bateria 1-sza po kilku dniach pracy, lub wcześniej, zależnie od warunków miejscowych, o ile front się nie ruszył, nie ma kompletnie nic do roboty. Niemcy naszej metody strzelania wysokimi rozpryskami nie stosują.

Bateria balonowa, o ile wogóle ma jeszcze rację bytu, na szczeblu dywizji nie wydaje się być konieczną. Przy dzisiejszym rozwoju lotnictwa balon na uwięzi narażony jest na szybkie zniszczenie i raczej samolot w razie potrzeby spełnia jego funkcje. W walkach na Zachodzie dywizje niem. posługiwały się jeszcze pracą baterii balonowych, natomiast w obecnych walkach na wschodzie nie słyszy się nic o użyciu tych baterii.

Drukarni nasza bateria pomiarowa nie miała, była ona na szczeblu armii, nastawiona na druk map: setek i trzechsetek. Wojna 1939 r. wykazała, że drukarnia armii nie sprostała zadaniu. Uważać należy umieszczenie drużyny drukarskiej w dywizyjnej baterii pomiarowej za słuszne. (Nie odrzucając drukarni armijnej). Da nam to zawsze dostateczną ilość planów o większej podziałce, potrzebnych dla baterii artylerii, czy oddziałów piechoty, a w razie ostatecznego braku setek, może je powielić.

Patrząc na rozwój wojny obecnej, widzimy, że mimo wprowadzenia mas czołgów i lotnictwa, artyleria polowa lekka czy ciężka nie straciła nic ze swej aktualności. Czy w walkach na zachodzie czy obecnie w Rosji—artyleria toruje drogę piechocie. W tej chwili nawet, jak podają sprawozdania z frontu niemieckiego, dochodzi znów do wielogodzinnych przygotowań artyleryjskich. W każdym razie nowoczesna dywizja, mając 60 dział artylerii dywizyjnej, musi mieć własne środki, które umożliwią najlepsze ich wykorzystanie.

DZIAŁ WIADOMOŚCI ORGANIZACYJNYCH, TAKTYCZNYCH I TECHNICZNYCH

1. Niem. pułki pożarnicze

Na terenie Niemiec zorganizowanych zostało na sposób wojskowy szereg jednostek pomocniczych do walki z pożarami, przede wszystkim pożarami wywołanymi nalotami, pod nazwą „pułk pożarniczy“. Jedna z takich jednostek „pułk pożarniczy Nr. 3—przy Wschodzie“ został w październiku przydzielony do Warszawy.

Pułk ten jest w dyspozycji szefa policji porządkowej w Gen. Gub. (Der Befehlshaber der Ordnungspolizei in G.G.), zaś pod względem wykonywania służby podlega k-ntowi policji porządkowej na Okręg Warszawski.

Zadania pułku pożarniczego są następujące:

a) przeprowadzenie akcji zapobiegawczej przeciwpożarowej i zwalczanie ognia w obiektach przemysłowych i wojskowych,

b) przeszkalanie straży pożarnych przemysłowych i obiektów wojskowych, złożonych z załogi wojskowej.

Ważne obiety przemysłowe i wojskowe ochraniane są stale przez wydzielone z pułku pożarniczego sekcje w sile k-dant plus 8 ludzi. W gaszeniu większych pożarów w mieście (poza pożarami w obiektach przemysł. i wojsk.) może wziąść udział pułk pożarniczy obok miejskiej straży pożarnej, przy czym w tym wypadku ogólne kierownictwo akcją przeciwpożarową przechodzi na oficera pułku pożarniczego.

2. Artyleria przeciwlotnicza i przeciwpancerna

Rozwój lotnictwa i broni pancernej automatycznie musiał spowodować na wszystkich szczeblach zwiększenie oddziałów broni plotn. i ppanc. W wojsku niem. broń tę widzimy już na szczeblu pułku w 14-tej kompanii, składającej się z 4 plut. po 3 działka ppanc. i 12 km. plotn. (sprzężonych po 2). Dywizja piechoty posiada zmotoryzowany dyon plotn. (Fligerabwehrabteilung), składający się z dwóch komp. działek plotn. i komp. ckm. plotn. oraz dyonu

ppanc. (Panzerjägerabteilung), w składzie 3 komp. po 12 działek.— Niezależnie od tego wyższe d-twa (korpusów, armii) dysponują szeregiem takich samodzielnych dyonów plotn. i ppanc. i mogą nimi zasilać potrzebujące tego odcinki dywizji.

Obydwa powyższe rodzaje artylerii, poza swym zasadniczym przeznaczeniem, znalazły w wojnie obecnej, i to tak już w kampanii na zachodzie a jeszcze w większej mierze w wojnie na wschodzie, znacznie szersze zastosowanie. Artyleria plotn. wszystkich kalibrów, począwszy od najmniejszych aż do najcięższej (kal. 8, 1 cm.), stała się, poza lotnikiem, jednym z najpoważniejszych wrogów czołga. Dzięki swej szybkostrzelności i wielkiej początkowej szybkości pocisku, a co za tym idzie dużej sile przebijania, nadaje się ona b. dobrze do zwalczania takich ruchomych i opancerzonych celów, jak czołgi. Nie mniej dobre wyniki daje art. plotn. przy zwalczaniu bunkrów gniazd ckm., otwartych stanowisk artylerii a przede wszystkim w walkach w osiedlach i miastach. Również art. ppanc., poza swym zasadniczym celem walki z bronią panc. npla, użyta podobnie jak art. plotn., daje dobre wyniki.

3. Artyleria szturmowa

W wojsku niem., zdaje się dopiero w czasie kampanii na wschodzie, wprowadzony został nowy rodzaj artylerii pod nazwą „artyleria szturmowa" (Sturmartilerie). Tworzą ją krótko lufowe haubice o kalibrze prawdopodobnie 7,5 mm. Haubica umieszczona jest na pojeździe gąsiennicowym. Posiada opancerzenie z przodu. Służy do zwalczania celów bezpośrednio zagrażających piechocie w ciągu natarcia (źródeł ognia npla, broni panc.), towarzyszy ona piechocie posuwając się z nią w jednej linii. Towarzyszy również czołgom, zwalczając cele im zagrażające. Posiada dużą przewagę nad działkiem, umieszczonym wewnątrz czołgu, mając dobre pole widzenia. Umieszczenie na podwozu gąsiennicowym daje jej możliwość ciągłego ruchu z piechotą (czołgami). Przez opancerzenie z przodu obsługa jest do pewnego stopnia zabezpieczona przed pociskami broni ręcznej i maszynowej.

4. Samoloty myśliwskie

Jak rozwiązać właściwości techniczne samolotu myśliwskiego, aby mu dać przewagę w walce powietrznej — oto zagadnienie, nad którym głowią się konstruktorzy samolotów. Czy największą szybkość kosztem zmniejszenia zwrotności, czy naodwrót, względnie czy średnia obu tych czynników, mają dać największe korzyści w walce? Zagadnienie to oświetla, ma się rozumieć z punktu widzenia niem. racji stanu, major lotnictwa niem., Willi Bley w sposób następujący:

W budowie samolotów myśliwskich już od szeregu lat zaznaczyły się dwa kierunki: niemiecki i angielski. Konstruktorzy samolotów myśliwskich Messerschmidt „Me 109" poszli w kierunku dania mu jak najlepszych właściwości szybkości i wznoszenia się w górę. Natomiast konstruktorzy angielscy starali się nadać samolotom myśliwskim typu „Spitfire" i „Hurricane" dobre, ale równocześnie wszechstronne możliwie zalety i wybrali drogę pośrednią między szybkością, wznoszeniem się do góry i zwrotnością. Wskutek tego „Me 109" są szybsze przy nieco mniejszej zwrotności, natomiast „Spitfire" i „Huricane" zwrotniejsze, ale za to wolniejsze.

Dotychczasowe doświadczenia wojenne, według zdania mjra Bleya potwierdzają słuszność tezy niem. Walki powietrzne między niem. a ang., myśliwcami wykazują, że szybszy samolot niem., przewyższa zwrotniejszy, ale wolniejszy angielski. Zrozumie się to lepiej, jeśli się rozpatrzy taktyczne właściwości walki powietrznej.

W natarciu ten myśliwiec znajdzie się w korzystniejszym położeniu, który ma wolną decyzję wyboru momentu i pozycji natarcia. Tą decyzję ma przede wszystkim szybszy myśliwiec, który poza tym posiada tę wielką korzyść, jaką daje zaskoczenie. W spotkaniu na krzywiźnie zwrotniejszy samolot jest lepszy. Tę swoją zaletę będzie on mógł tylko rzadko wykorzystać, ponieważ szybszy samolot nie potrzebuje przyjmować walki na krzywiźnie. Może on bowiem, dzięki swej większej szybkości, walkę każdej chwili przerwać i od niej się oderwać, aby ją na nowo wszcząć w dogodnej dla siebie pozycji. W obronie taktyka walki na krzywiźnie daje lepsze warunki aparatowi zwrotniejszemu. Jednak przewaga szybkości jest bezwątpienia lepszym środkiem obrony, gdyż szybszy myśliwiec może nacierać, wtedy, kiedy chce i każdej chwili może się od przeciwnika oderwać. Tak samo wobec liczebnie przeważającego npla nie traci on nic z tych korzyści.

Lepsza technika daje taktyczną przewagę. Doświadczony myśliwiec wie, że szybkość daje korzyści w natarciu a zwrotność i walka na krzywiznach służą do obrony i ominięcia starcia. Walka powietrzna nie może być prawie nigdy wygrana przez obronę, tylko przez natarcie.

Ostateczny więc wniosek: szybkość w pierwszej linii decyduje o zwycięstwie.